IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 95)**

z dnia 17 listopada 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 95)

17 listopada 2021 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Polaka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

I. rozpatrzenie w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii (COM(2021) 556 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP,

II. rozpatrzenie w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (2 grudnia 2021 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2020) 824, COM(2021) 557, 558),

III. rozpatrzenie w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającego ogólny system preferencji taryfowych i uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012 (COM(2021) 579 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP,

IV. wysłuchanie informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności (25 i 26 listopada 2021 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach,

V. rozpatrzenie w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/53/UE w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych (COM(2021) 547 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Adam Andruszkiewicz** sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Piechowiak** sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii wraz ze współpracownikami, **Adam Guibourgé-Czetwertyński** podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Adam Dudzic** – wicedyrektor Biura Spraw Międzynarodowych, **Agata Jackiewicz**, **Joanna Heger**, **Agata Domańska** – z sekretariatu Komisji w BSM; **Konrad Kuszel** – ekspert ds. legislacji z Biura Analiz Sejmowych, **Danuta Adamiec** – specjalista ds. międzynarodowych z BAS, **Jacek Krzak** – specjalista ds. systemu gospodarczego z BAS.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Stwierdzam kworum. Witam serdecznie wszystkich obecnych członków Komisji do Spraw Unii Europejskiej, posłów do Parlamentu Europejskiego, ministrów i towarzyszące im osoby.

Szanowni państwo, czy są uwagi do porządku obrad, który państwo otrzymali? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad.

Przechodzimy do pkt I, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii (COM(2021) 556 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd reprezentuje w tym punkcie pan minister Adam Guibourgé-Czetwertyński, podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Adam Guibourgé-Czetwertyński:

Dzień dobry, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia stanowiska do tego komunikatu, czyli to jest COM 556, dotyczący standardów emisyjnych dla pojazdów osobowych i dla lekkich samochodów dostawczych. W tym kontekście chciałbym podkreślić kilka punktów, istotnych z punktu widzenia interesu polskiego.

Po pierwsze, generalnie, założenie, żeby osiągać większą redukcję poprzez zwiększenie istniejących lub nakładanie nowych standardów emisyjnych jest czymś, co popieramy. Popieramy też działania, które mogą ograniczyć poziom emisji spalin z transportu, w szczególności, co istotne, także w kontekście walki o czyste powietrze. Zgadzamy się również z koniecznością podjęcia działań, które mogą skutkować zmniejszeniem poziomu emisji CO_2 z sektora transportu, bo widzimy, że to jest sektor, który w Polsce już od kilku lat generuje duży wzrost emisji. Więc w tym kontekście przyjmujemy tę propozycję Komisji.

Natomiast mamy też pewne zasadnicze obawy i trudności związane z tą propozycją Komisji. Pozwolę sobie podkreślić kilka najbardziej istotnych kwestii w tym zakresie. Po pierwsze, to jest niedostateczne uwypuklenie aspektów społecznych, w tym kwestia zatrudnienia w propozycji Komisji. Po drugie, to potrzeba uwzględnienia specyficznych uwarunkowań krajowych oraz rynkowych, w tym poziom zaawansowania postępu technologicznego, także konsekwencji dla producentów czy też możliwości finansowych dla obywateli, które, jak wiadomo, różnią się między państwami członkowskimi.

Po trzecie, to jest kwestia zapewnienia odpowiedniego poziomu produkcji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych oraz ich dystrybucji po akceptowalnej dla użytkowników cenie, oraz zapewnienie swobodnego dostępu do infrastruktury dystrybucji paliw alternatywnych.

Czwarte niebezpieczeństwo widzimy w pogorszeniu dostępu do dóbr i usług czy też zwiększeniu ubóstwa energetycznego i wykluczeniu transportowym, jeżeli te problemy nie zostaną odpowiednio zaadresowane w legislacji. Widzimy też ryzyko związane z rosnącym importem z państw bardziej zamożnych używanych samochodów o niższych normach emisyjnych, które także wymagało kompleksowego rozwiązania. To jest swoisty transgraniczny *carbon leakage*, czyli przenoszenie obciążeń emisjami i ich kosztów z krajów, gdzie wymiana floty nastąpi szybciej na uboższe społeczeństwa w UE.

Ostatnia trudność, którą widzimy w tej propozycji, to potrzeba zapewnienia spójności polityki klimatycznej Unii i eliminacji rozwiązań przeciwskutecznych, które istnieją w innych legislacjach unijnych, tak jak sama Komisja potwierdzała. I to jest na przykład kwestia pakietu mobilności. To tak w skrócie, ale z przyjemnością odpowiem na pytania.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pani poseł Beata Mateusiak-Pielucha. Bardzo proszę panią poseł o zabranie głosu.

Poseł Beata Mateusiak-Pielucha (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dla nowych pojazdów użytkowych sprowadza się do eliminacji emisji CO_2 przez transport o 55% do 2030 r. i całkowitego zakazu produkcji samochodów spalinowych po 2035 r. Moim zdaniem należy ocenić te założenia jako nierealne. Postęp technologiczny w zakresie produkcji i eksploatacji samochodów elektrycznych i wodorowych jest niewystarczający. Samochody są drogie, prototypowe, nie ma praktycznie infrastruktury do ich obsługi, źródeł nieemisyjnej energii do ich naładowania. Mają zbyt małe możliwości i zasięgi. Praktycznie cały transport jest w tej chwili uzależniony od paliw kopalnych. To 95% pojazdów drogowych. Aktualnie po Europie jeździ tylko około ponad 2 mln pojazdów elektrycznych, w tym w Polsce jest ich niecałe 30 tysięcy.

W 2019 r. w polskiej branży motoryzacyjnej pracowało 260 tys. ludzi, nie licząc producentów opon, szyb, osprzętu, akumulatorów. To dodatkowe tysiące miejsc pracy. Podobnie jest w całej Europie, gdzie branża motoryzacyjna zatrudnia ponad 14 mln Europejczyków. W Polsce sektor motoryzacyjny stanowi 8% PKB, 20% podatkowych dochodów budżetu państwa. Zatrudnia ogółem około 330 tys. pracowników. Wartość rynku części i napraw motoryzacyjnych to około 32 mld zł, eksport części akcesoriów to następne 52 mld zł. Zdaniem wielu analityków znających branżę nagłe i drastyczne odejście od dotychczasowych już w miarę ekologicznych technologii spowoduje zapaść gospodarczą i wzrost bezrobocia. UE dla państw bloku wschodniego miała być integracją ze strefą wolnego rynku i normalnych procesów gospodarczych właściwych dla kapitalizmu. Zamiast tego znowu stopniowo, a teraz wręcz z zawrotną prędkością, wracamy do gospodarki centralnie planowanej, gdzie nie postęp naukowy skorelowany z postępem gospodarczym determinuje życie społeczne, ale często nierealne decyzje urzędnicze i polityczne mające kreować przyszłość. Marksizm zastąpiono klimatyzmem, gdzie emitująca niecałe 9% globalnej ilości CO_2 Europa ma uratować świat, rujnując swoją gospodarkę i powodując trudne do wyobrażenia zubożenie europejskich społeczeństw. Mam nadzieję, rekomendując poparcie stanowiska rządu, który w swojej opinii wskazuje na wiele z tych zagrożeń, że będzie się starał na forum UE zmienić tę propozycję przynajmniej w tym okresie czasowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję pani poseł za przedstawione sprawozdanie. Otwieram dyskusję w tym punkcie. Były zgłoszenia. Bardzo proszę pana Jacka Protasiewicza o zabranie głosu.

Poseł Jacek Protasiewicz (KP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zanim zadam pytanie panu ministrowi, to muszę powiedzieć, że z pewnym entuzjazmem przysłuchiwałem się i przyglądałem wystąpieniu pani poseł sprawozdawcy z klubu rządowego Prawa i Sprawiedliwości, która nazwała cele związane z redukcją czy ze zmniejszeniem liczby samochodów wysokoemisyjnych, spalinowych, krótko mówiąc, w planach UE marksizmem. Przypominam sobie, że w takim razie 5 lat temu czołowym marksistą Rzeczypospolitej Polskiej był Mateusz Morawiecki. Premier zapowiadał, że do 2025 r. na polskich drogach będzie milion samochodów elektrycznych. Jest, jak się dowiedzieliśmy, chyba ze 30 tysięcy. Taki marksizm, jaki marksista. Takie rezultaty, jak rzeczywiście u poprzedników, którzy naprawdę się marksistami nazywali.

Natomiast wysłuchując bardzo uważnie pana ministra, stanowiska rządu, zrozumiałem, że tak: generalnie jesteśmy za, ale lista zastrzeżeń jest tak długa, że w gruncie rzeczy jesteśmy przeciw. W gruncie rzeczy chciałbym zapytać, jaki jest prawdziwy, realny cel rządu polskiego. Czy chce uzyskać przesunięcie terminowe, czy chce uzyskać zmniejszenie liczby? Bo mnóstwo zastrzeżeń, które pan minister wypowiedział, tę pierwsza tezę o tym, że jesteśmy generalnie za, stawia pod wielkim znakiem zapytania, jeśli jej w ogóle

nie unieważnia. Takie jest moje wrażenie po wysłuchaniu wystąpienia pana ministra. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Kołakowski Lech wcześniej się zgłaszał, a później pani poseł Mateusiak-Pielucha.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Oddam głos pani poseł sprawozdawcy.

Poseł Beata Mateusiak-Pielucha (PiS):

Panie pośle, ja tylko ad vocem. Ja o marksizmie mówiłam w sensie centralnego planowania, bo to też były założenia gospodarki socjalistycznej, a nie w kontekście ewolucji gospodarczej i samochodów.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, pani poseł sprawozdawca właściwie przedstawiła kompendium, które chciałem określić, ale chcę przypomnieć, że przed akcesją mogliśmy importować samochody, które określone były w wieku do 10 lat. To po akcesji, po wejściu do struktur UE, możemy sprowadzać nawet stare samochody. Tak że chciałem panu ministrowi to przypomnieć.

Natomiast jeżeli chodzi o samochód elektryczny, to jeżeli dyrektywy, rozporządzenia, jeżeli prawo unijne ma obowiązywać, to tak, pan premier Morawiecki ma rację, powinniśmy mieć swój samochód elektryczny. Natomiast, patrząc na aspekty związane z codziennym użytkowaniem tych pojazdów, to jeżeli na silniku elektrycznym możemy przejechać kilkadziesiąt kilometrów, to proszę sobie wyobrazić, jak Polacy będą jeździć po Polsce, jak będą robić biznesy, jak będą się przemieszczać, jeżeli przejadą na przykład 60 czy 80 km. I co? Samochód stanie w polu? Ktoś też go będzie musiał ściągać. I co, następny elektryczny samochód go ściągnie? To będzie ruina i zapaść gospodarki. Nad tymi kwestiami, związanymi z przedmiotem sprawy, na Komisji należy się bardzo poważnie zastanowić i maksymalnie je oddalić. Jest to nierealne, podczas gdy największe państwa świata nie mają tych dyrektyw unijnych i rozwijają się. Tak, rzeczywiście, potwierdzam, pani poseł – to będzie całkowita zapaść gospodarki.

Panie ministrze, musimy naprawdę zastanowić się, w jakim kierunku mamy pójść w sprawach związanych z CO_2, z samochodami, czy to mają być hybrydy, samochody elektryczne. To wymaga nie doktryny, a racjonalizmu gospodarczego, tak żeby nie doprowadzić do upadku naszego państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Jeszcze pan poseł Zawiślak.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Tak. Chciałem podziękować pani poseł sprawozdawcy, że w sposób super delikatny zwróciła uwagę na te tematy, które powinny interesować każdego obywatela UE, nie tylko Polaka, forum państw członkowskich narodowych, które powinno pamiętać o tym, że teorie stawiane przez teoretyków na papierze w kontekście ich realizacji mogą mieć stosowne konsekwencje. Jestem zdumiony, że ludzie, którzy reprezentują tak modny teraz kierunek tego bardzo zaawansowanego eko nie postawili czasu krótszego na realizację tych wszystkich projektów. Dlaczego taki długi okres? Może rzeczywiście trzeba by było napisać „czas zdecydowanie krótszy".

Natomiast wracając do powagi tej dyskusji, mam nadzieję, że nie tylko Polacy, ale wszyscy obywatele UE zauważą rzeczywiście realne skutki takiego działania, tego szaleństwa, które teraz trwa. Bo z jednej strony jest debata naukowa dotycząca działań związanych z samochodami elektrycznymi czy negowaniem pewnych kopalin jako szkodliwych dla środowiska. Z tym, że jest całkiem sporo naukowców, którzy mówią, że człowiek ma bardzo skrajnie ograniczone możliwości reagowania na te zmiany czy poprawiania systemu funkcjonowania przyrody. Już pomijam fakt, że najpoważniejsze

gospodarki krajów wcale się nie wpisują w tego typu działania, co potwierdziły ostatnie spotkania polityczne. Z drugiej strony mamy już kierunki, które pokazują, jak bardzo mocno będzie to rzutować na jakość życia mieszkańców i na koszty funkcjonowania państw narodowych czy gospodarstw rodzinnych. W związku z tym, myślę, że w trosce nie tylko o naszą ojczyznę, ale o życie polskiego społeczeństwa, w trosce o UE trzeba się temu szaleństwu w maksymalny sposób przeciwstawić, urealnić możliwości do tych segmentów, które są rzeczywiście możliwe, ale między innymi nie blokować transportu, który wiemy o tym, że jest nerwem gospodarki. Brak dostaw, brak tego nerwu może spowodować katastrofalne skutki gospodarcze. Tak że zachęcam rząd polski, żeby w tej debacie, która będzie trwała, zaprezentował uczciwe, nowoczesne, ale realne stanowisko do sprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Głos teraz zabierze pan poseł Tadeusz Zwiefka. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, szanowni państwo, byłoby dobrze, aby nie używać słów, które wykraczają poza miarę. Mówienie o szaleństwie jest niczym nieuzasadnione. Mają państwo taką tendencję, aby wszystko nazywać ponad miarę, a ja bym wolał, żebyśmy mówili o realiach. Zgadzam się, że musimy dbać o bezpieczeństwo i naszej ojczyzny, i UE, właściwie o zrównoważony rozwój całego globu, ale szanowny panie pośle, kolego, były przewodniczący wspaniałej naszej podkomisji do spraw wydatkowania środków unijnych, otóż stawianie celu oznacza, że to czymś nie jest szaleńczym. Stawiane celu zmusza przede wszystkim do poszukiwania dróg, do poszukiwania możliwości zmiany obecnej sytuacji, bo poza tym, że musimy dbać o dzień dzisiejszy, musimy także dbać o to, co zostawimy następnym pokoleniom. To także będą Polacy, to także będzie nasza ojczyzna. Mam nadzieję, że to także będzie wspólnota, w której będziemy żyli bezpiecznie. A zatem, jeżeli będziemy podchodzili w ten sposób do sprawy, i nie nazywali czegoś szaleństwem, tylko ambitnym założeniem, które być może nie będzie zrealizowane, bo wcale nie zakładam, że ono na pewno będzie zrealizowane. Życie pokaże. Jednak musimy podejmować wszelkie kroki i działania, aby starać się te założenia zrealizować. Od rządu polskiego nie oczekuję, że będzie prezentował stanowisko takie czy inne. Od rządu polskiego oczekuję, że będzie znajdował sojuszników. A jak do tej pory rząd polski stawia jakieś stanowiska, rząd polski prezentuje opinie. Mówimy tu bardzo często, że wielu nas popiera, tylko kiedy przychodzi do głosowania, jest do jednego albo do dwóch. A zatem, jeżeli mamy 27 państw członkowskich w UE i 25 mówi „tak, idziemy tą drogą", a dwa mówią „nie", to mimo najszczerszych chęci i oczywistej sympatii do własnego kraju i do własnych obywateli muszę się przynajmniej zastanowić, czy dwóch ma rację, czy może dwudziestu pięciu ma rację. A może trzeba dalej rozmawiać i poszukiwać nowych rozwiązań? Ale to jest możliwe tylko wtedy, kiedy nie będziemy się obrażali, nie będziemy nazywali szaleńcami tych, którzy myślą o przyszłości, i będziemy się starali wspólnie znaleźć rozwiązania akceptowalne, także dla następnych pokoleń. Nie tylko dla nas. Bo my za chwilę, zgodnie z biologią, opuścimy padół ziemski. Będą następne pokolenia, którym musimy zostawić tę ziemię bezpieczną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Jeszcze pan poseł Kołakowski.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Tutaj do kolegi posła przedmówcy. Tym przewodniczącym podkomisji to, szanowny panie kolego, ja byłem. Czy pan do mnie się zwracał, mówiąc to, czy nie?

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

Tak.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Chcę panu powiedzieć, że te przepisy powinny dotyczyć państw, które produkują te samochody. Chcę państwu przypomnieć, że w Europie produkują Niemcy, Francuzi, Włosi, Anglicy i w innych państwach, tam gdzie są ich filie. Proszę podać marki samo-

chodów produkowane w Polsce, bo ja nie przypominam sobie – mówię o samochodach osobowych – których praktycznie dzisiaj w Polsce jeździ około 30 mln, który z tych samochodów został wyprodukowany w Polsce po akcesji unijnej. Mówię nie w granicy obecnej Rzeczypospolitej, tylko kapitał ma własność, ma swoją narodowość. W Polsce nie produkujemy praktycznie z polskim kapitałem żadnego samochodu. Te przepisy powinny obowiązywać firmy w tych państwach, gdzie mają macierzyste siedziby. Nie wolno karać całej Europy, całej gospodarki, wszystkich jej ponad 500 mln obywateli chorą doktryną samochodową. To jest chore. Doprowadzimy do upadku nasze państwo, gospodarkę. Nie tylko nasze, ale gospodarkę całej UE. Dzisiaj są bardzo restrykcyjne normy dla samochodów spalinowych i należy iść w tym kierunku. To dzisiaj jesteśmy w stanie wycisnąć spalanie nawet do 2 czy do 3 litrów na 100 km, nawet oleju napędowego. To wszystko musi iść z postępem nauki, postępem technologicznym, a nie chorą doktryną. To jest chore, panie pośle.

Poseł Jacek Protasiewicz (KP):

Ale, panie pośle, Izera. To jest w planach rządu. Produkcja samochodu elektrycznego pod Jaworznem.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Tak. Powinniśmy iść z postępem technologicznym…

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Tak nie można. Po kolei.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

…i z postępem cywilizacyjnym, a nie kierować się chorą ideologią. A jak panowie mają ochotę, możecie na piechotę do Warszawy chodzić.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Nie, nie.

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

Ad vocem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Nie. Za chwilę udzielę głosu. Pan poseł Marcin Gwóźdź, bardzo proszę.

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący, drodzy państwo, część mojej wypowiedzi wyczerpał pan poseł Kołakowski, bo faktycznie Polska nie jest producentem. W Polsce produkuje się komponenty, produkuje się samochody, jesteśmy znaczącym, można powiedzieć, krajem, jeśli chodzi o montaż samochodów, ale to nie jest polski kapitał. Tylko ja mam pytanie też do pana ministra i do wszystkich eurokratów – drodzy państwo, jak możecie proponować zaostrzenie norm emisji spalin, jeżeli dzisiaj nie są te normy respektowane? Przecież mamy do czynienia z wielkimi skandalami, bo tak to trzeba nazwać, jeśli chodzi o grupę Volkswagena czy Mercedesa, gdzie poprzez oprogramowanie sztucznie zaniżano wyniki badań, jeśli chodzi o normy emisji spalin. Więc już dzisiaj producenci samochodów oszukiwali w sposób elektroniczny, zaniżając normy emisji spalin, a eurokraci wspominają o tym, że do 2035 r. zakażą produkcji aut z silnikami spalinowymi.

Jeśli chodzi o elektromobilność, to jak najbardziej tak, ale wszystko powinno być realizowane zgodnie z postępem technologicznym, zgodnie z możliwościami. Dlatego rozumiem, że niektórzy chcą się bardzo wykazać i być bardzo eko, ale pewne rzeczy są niemożliwe, i tutaj właśnie przykład producentów samochodów z grupy Volkswagena, którzy w sposób jawny oszukiwali konsumentów i oszukiwali cały rynek.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Teraz głos zabierze pan poseł Zawiślak i później pan poseł Zwiefka.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Ja tak króciutko do kolegi posła, który odniósł się do tego, co powiedziałem o szaleństwie. W demokracji należy szanować debatę i ja szanuję głos pana posła. Na końcu swojej wypowiedzi oczywiście mówiłem, żeby maksymalnie racjonalnie do tego tematu podejść, to znaczy, że nie odrzucałem dyskusji w tejże kwestii. Tylko mam taką jedna uwagę, bo zauważyłem, że nie będę mówił o polityce czy o ugrupowaniach, że wiele osób publicznych w sytuacjach, które są napięte w kontekście tematu, szermuje takimi hasłami, które mają uderzać do serca – przyszłe pokolenia, przecież wszyscy się zgadzają, więc my też – sugestia – powinniśmy się zgodzić. Szanowni państwo, wierzę, że tak jak nasi przodkowie, którzy w trudnych czasach zawsze jednak potrafili się zjednoczyć, nie tylko dla Polski, ale także dla demokracji europejskiej, my podobnie, na ich wzór, będziemy pamiętali na przykład, panie pośle, że nie tak dawno byliśmy w takim systemie, że jak się jechało do Moskwy, to też wszyscy byli za. I trudno było przeciwstawić się temu hasłu, że nie można.

W związku z tym idźmy drogą nie tylko interesu narodowego, ale interesu europejskiego i nie bójmy się mówić w pewnych momentach „nie", bo jeżeli będziemy tak grzeczni i posłuszni, to takie demokracje doprowadzały nie tylko nasz kraj, ale cały świat do pewnego stanu, który na pewno byśmy nie chcieli, żeby nastąpił. Bo chodzi nie tylko o kwestie wojny, ale ruiny gospodarczej, która następowała. Wiele osób teraz mówi, że nowoczesne wojny są wojnami hybrydowymi czy innymi, a ich konsekwencje mogą być podobne. W związku z tym troszkę odwagi, do myślenia oczywiście, nie do głupiego przeciwstawiania się. Do myślenia, do zadawania pytań, do prezentowania stanowiska, które na końcu da szansę – powiem patetycznie, używając pana chwytającego za serce języka – da szansę ludzkości na przetrwanie w rozsądku, a nie w głupocie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, pan poseł Tadeusz Zwiefka.

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

Szanowni państwo, oczywiście, że dyskusja, oczywiście, że rozmowa, oczywiście, że argumenty. Co do tego nie mamy i nigdy nie mieliśmy żadnych wątpliwości. Porównywanie UE do Układu Warszawskiego czy do systemu sowieckiego jest czystym szaleństwem. O, i tutaj to słowo pasuje. Ponieważ, jak się jechało do Moskwy, to się jechało po dyrektywy, które należało wykonać. W UE odbywa się dyskusja, a następnie głosowanie i to głos większości, czyli tak jak jest w demokracji, tak jak jest u nas Sejmie, to państwa głos, jako większości, decyduje o tym, jakie mamy w tej chwili w Polsce prawo. To jest demokracja. O tym mówiłem, że rząd polski powinien szukać sojuszników, rozmawiając na forum UE.

Jeżeli chodzi o kapitał i o miejsce produkcji pojazdów samochodowych, myślę, że już państwo zauważyli, że inwestycje kapitału zagranicznego w Polsce przyhamowały w sposób bardzo znaczący. Za chwilę może być jeszcze gorzej, kiedy będziemy w ten sposób do sprawy podchodzić. To nie produkujmy w Polsce samochodów. Rzecz jest prosta. Jeżeli nie chcemy spełniać jakiś normatywów, to nie produkujmy w Polsce samochodów. Jeżeli mamy iść z postępem, to solidarnie. Jeżeli mamy rozwiązywać problemy, to przecież mówimy o czymś, co ma się zdarzyć za paręnaście czy parędziesiąt lat. To nie jest tak, że to ma się zdarzyć jutro, a więc szukajmy rozwiązań.

I ostatnia kwestia, którą chcę poruszyć. Drogie koleżanki i koledzy, jesteśmy członkami Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Proszę nie opowiadać mi tutaj takich bzdur, że eurokraci tworzą prawo europejskie. Przecież doskonale wiecie, że nie tworzą. Prawo europejskie tworzą, przypominam raz jeszcze, posłowie do Parlamentu Europejskiego oraz Rada UE. Kto zasiada w Radzie UE? Przedstawiciele państw członkowskich. Kto zasiada w PE? Przedstawiciele państw członkowskich. Co tu mają eurokraci z Komisji do gadania? Przecież wiecie, że oni tylko przygotowują projekty. Te projekty są następnie dyskutowane, zmieniane wielokrotnie, by osiągnąć na końcu kształt, który jest do przyjęcia dla wszystkich. Tylko 15 lat mojej pracy w PE pokazało jedno: rozmowy, negocjacje, szukanie sojuszy. Nie gadanie, że musimy mieć tak, a nie inaczej, bo to nie wystarczy. Musimy mieć argumenty i musimy mieć sojuszników. Dziękuję.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie przewodniczący, nie zadałem pytania. Chciałbym zadać pytanie panu ministrowi.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję. Sekundę. Zaraz udzielę głosu panu posłowi. Podziękuję panu posłowi Zawiślakowi. Bardzo proszę, pan poseł Kołakowski. Proszę bardzo.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie ministrze, mam pytanie, dlaczego demokratyczne państwa, wielkie gospodarki, potęgi motoryzacyjne, koncerny amerykańskie czy innych państw nie zajmują się tą ideologią? Dlaczego? Panie ministrze, proszę odpowiedzieć. Dlaczego jedynie UE idzie w tym kierunku. Żadne inne państwa. Już nie będę mówił o Rosji, ale mówię o Stanach Zjednoczonych, o Korei Południowej, mówię o Japonii, mówię o innych potęgach motoryzacyjnych na świecie, które dbają o to, żeby emisja była niższa, dbają, żeby samochody miały niższe zużycie paliwa, dbają o to, żeby jak najmniej zatruwały środowisko. Dlaczego inne państwa, potęgi motoryzacyjne idą innym torem niż Europa? Proszę, panie ministrze, odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Dziękuję za to pytanie. Czy jeszcze ktoś z pań i panów posłów chce zabrać głos? Jeszcze pani poseł sprawozdawca, bardzo proszę.

Poseł Beata Mateusiak-Pielucha (PiS):

Panie przewodniczący, szanowne koleżanki i szanowni koledzy, ja już to powiedziałam na poprzedniej Komisji, że my nie jesteśmy za hamowaniem postępu w dziedzinie ochrony klimatu. Ja sama mówiłam, że jestem prosumentem, producentem energii, jeżdżę na rowerze, sadzę las itd, ale jako wieloletni przedsiębiorca, bo całe życie byłam przedsiębiorcą, uważam, że nie można z góry zakładać efektów gospodarczych. Gospodarka rządzi się innymi prawami niż narzucanie. Mieliśmy już centralne planowanie. To się nie sprawdziło. Więc teraz też ewolucyjnie – nie rewolucyjnie. Niech gospodarka, niech postęp, niech samochody elektryczne, samochody wodorowe będą tanie, powszechnie dostępne i wtedy wszyscy się zgodzimy, że dbamy o przyszłość, dbamy o planetę, dbamy o nasze przyszłe pokolenia. Natomiast nie można dyrektywami wymuszać postępu gospodarczego, bo to się nigdy w historii świata nie sprawdziło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Dziękuję za ten głos. Czy jeszcze ktoś z państwa? Na tę chwilę nie ma. Bardzo proszę, panie ministrze, o odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Adam Guibourgé-Czetwertyński:

Dziękuję bardzo za te pytania. Jest dużo wątków. Skupię się może na kwestiach po pierwsze, związanych z propozycją samą w sobie i także kilka kwestii bardziej taktycznych czy o strategii negocjacji tych rozwiązań legislacyjnych w zakresie polityki klimatycznej w UE.

Po pierwsze, może odnosząc się bardzo prosto do pytania pana posła Protasiewicza o to, czy rząd jest za czy przeciw. Być może niejasno wyraziłem się wcześniej, ale uważam, że absolutnie nie ma sprzeczności w uznawaniu słuszności pewnego kierunku propozycji Komisji i domaganiu się uwzględnienia tego, co jest istotne z punktu widzenia interesów Polski. Kierunek podróży jest, myślę, znany dla wszystkich. Zresztą przystąpiliśmy jako jedno z pierwszych państw do porozumienia paryskiego i absolutnie jako kraj dążymy tą drogą, ale to nie znaczy, że mamy przyjąć bezkrytycznie każdą propozycję Komisji. Absolutnie możemy walczyć o usprawnienie tej propozycji.

Bardzo istotną rzecz poruszył pan poseł Kołakowski, w swojej drugiej interwencji, w kontekście naszej dyskusji na temat tej propozycji Komisji. Warto rzeczywiście zwrócić uwagę na to, że propozycja Komisji nie jest kierowana do państw członkowskich w tym rozporządzeniu. Jest kierowana do producentów aut. To jest legislacja, która uderza w producenta aut. W duże koncerny, tak jak pan poseł podkreślił, które nie są polskimi koncernami. I to być może tłumaczy, dlaczego duże państwa zachodnie, które czasami są bardzo ambitne w innych kwestiach klimatycznych, akurat w kwestii tej polityki są mniej ambitne, bo to uderza w ich interesy gospodarcze. Tak samo jak w innych sek-

torach gospodarki, regulacje unijne mogą być stosunkowo bardziej bolesne dla polskiej gospodarki, jeśli myślimy na przykład o energetyce. Jak wszyscy wiemy, nasza energetyka jest dużo bardziej emisyjna niż większości państw członkowskich. Akurat w tym obszarze interesy gospodarcze są trochę inne. Doskonale więc mogę zrozumieć, dlaczego nasi zachodni partnerzy, dla których firmy motoryzacyjne stanowią dużą część wartości dodanej w ich PKB, są ostrożni, jeżeli chodzi o te rozwiązania. Ten sektor jest bardzo ważnym sektorem w polskiej gospodarce, ale jesteśmy nawet nie w drugim szeregu dostawców, tylko w trzecim szeregu dostawców w tym sektorze, polskie firmy są w trzecim szeregu. To nie są obszary, gdzie jest wytworzona większość wartości dodanej w tym sektorze. Dlatego jest to też szansa dla naszych firm, żeby zagospodarować nowe nisze w nowych rozwiązaniach technologicznych, które są potrzebne dla zdekarbonizowanego transportu. Doskonale widzimy to już dzisiaj w obszarze transportu publicznego, gdzie polskie firmy zajęły bardzo znaczącą pozycję na rynku i taka zmiana technologiczna jest szansą dla naszych firm w tym kontekście.

Może jeszcze dwie ostatnie uwagi. Po pierwsze, jeśli chodzi o uwagi dotyczące norm emisyjnych, które nie były respektowane przez producenta aut. W jakimś sensie ta propozycja Komisji jest właśnie odpowiedzią na te problemy. Przez długie lata rzeczywiście producenci aut oszukiwali system, pokazując dużo lepsze wyniki, niż te samochody osiągały w rzeczywistości, jeżeli chodzi o emisję zanieczyszczeń do powietrza. Utrwalały nas, jako społeczeństwa, jako też legislatorów, w przekonaniu, że my, producenci samochodów, jesteśmy w stanie produkować samochody dieslowe, które nie będą emitować tlenków azotów, nie będą zatruwać naszego powietrza. I to okazało się nieprawdą. Okazało się, że samochody produkowane w testach wypadają dobrze, a na drogach jednak te emisje są wysokie. I tak naprawdę ta sytuacja nam uświadomiła, że poprzez usprawnienie silników dieslowych nie jesteśmy w stanie osiągać takich parametrów jakościowych, które zapewnią dobrą jakość powietrza dla naszego społeczeństwa, czyli ze wszystkimi konsekwencjami zdrowotnymi dla nas, dla naszych dzieci. Propozycja Komisji, i to też jest tutaj istotne, nie odnosi się do konkretnej technologii, tylko mówi: róbcie, jak chcecie, tylko ma być mniej emisji CO_2. Czy ktoś będzie to robił hybrydą, czy elektrykiem, wodorem, czym innym jeszcze, to nie jest tutaj przesądzone. Rynek ma tu bardzo dużą rolę do odegrania i innowacje na tym rynku w wyborze, która z tych technologii, które z tych rozwiązań będzie najbardziej efektywne kosztowo. To jest to, co jest dla nas istotne jako społeczeństwa, żeby niejako wymusić od firm motoryzacyjnych przygotowanie takich produktów, które oczywiście będą w stanie sprzedać na rynku, czyli będą przystępne cenowo dla obywateli, i spełnią normy środowiskowe.

Patrzę na swoje notki. Wydaje mi się, że… A, jeszcze jedna uwaga o działaniach w Brukseli i o sojusznikach. Rzeczywiście, pracujemy nad tym w Radzie, jako rząd, żeby znaleźć sojuszników w tych kwestiach, i mamy wiele państw, na przykład, jeśli chodzi o kwestię importu starych aut, które są w podobnej sytuacji do naszej, podzielają nasze obawy i też wymagają od Komisji działania w tym zakresie. Podczas ostatniej dyskusji na ten temat na Radzie środowiskowej nie byliśmy jedynymi, którzy to podnieśli. Komisja zapowiedziała, że się zastanowi nad odpowiednim rozwiązaniem tego problemu. Jak najbardziej więc wspólne działania mają sens i wspólne działania mają też sens w PE. Mam nadzieję, że wszyscy polscy europosłowie będą w stanie walczyć razem o polskie interesy po to, żeby się upewnić, że w tej propozycji Komisji, nawet jeśli kierunek możemy uznać za dobry, to te specyficzne rozwiązania, których potrzebujemy jeszcze jako kraj, jako rynek, który jest jednak trochę innym rynkiem niż rynek niemiecki czy hiszpański, żeby właśnie te rozwiązania, które uwzględnią polską specyfikę, wprowadzić do rozporządzenia. Dziękuję.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

A dlaczego Stany Zjednoczone i inne kraje tego nie robią?

Podsekretarz stanu w MKiŚ Adam Guibourgé-Czetwertyński:

Wydawało mi się, że odpowiedziałem na to pytanie. Rozumiem, dlaczego nasi zachodni partnerzy mają trochę inne podejście. To jest dla nich interes gospodarczy. Oni widzą, że to uderza bardziej w ich firmy i tego się boją. Ale to nie jest do końca prawda, że wszy-

scy nie podążają w tym kierunku. Na przykład chińskie firmy motoryzacyjne właśnie wykorzystują zmianę technologiczną po to, żeby zagospodarować sobie miejsce na rynku globalnym, oferując produkty, które są oczekiwane przez społeczeństwa, i w dużo większym stopniu wchodzą na rynki zachodnie właśnie dzięki temu, że są w stanie oferować konkurencyjne pojazdy elektryczne, których tradycyjne wiekowe firmy amerykańskie czy niemieckie jeszcze parę lat nie były w stanie oferować. Pod wpływem tej konkurencji teraz się te firmy obudziły i każda z nich ma plany i ogłaszają, jedna, że w 2025 r., druga, że 2027 r. już nie będzie sprzedawała żadnych pojazdów spalinowych. Ale to jest zmiana, która była widoczna dopiero w ostatnim czasie i częściowo też spowodowana konkurencją firm, między innymi azjatyckich.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, to wszystko? Dziękuję panu ministrowi za udzielone odpowiedzi. Jak widzieliśmy, szanowni państwo, temat wzbudził duże zainteresowanie, wiele głosów w dyskusji. Dziękuję wszystkim zabierającym głos. w tej dyskusji nie padł żaden projekt zgłoszenia opinii, wobec powyższego chciałbym zaproponować następującą konkluzję w tym temacie: stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu dokument o sygnaturze COM(2021) 556 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Czy jest sprzeciw wobec takiej konkluzji, takiego stanowiska? Nie ma. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt I.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 11 ust 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (2 grudnia 2021 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach. Rząd reprezentuje w tym punkcie również pan Adam Guibourgé-Czetwertyński. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Adam Guibourgé-Czetwertyński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeśli chodzi o Radę z 2 grudnia, na tym posiedzeniu planowane jest rozpatrzenie dwóch projektów aktów legislacyjnych. To jest po pierwsze COM 558, czyli dyrektywa w sprawie efektywności energetycznej, i COM 557, czyli dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii. To są kluczowe komponenty w obszarze energetycznym dla pakietu Fit for 55. To będzie pierwsza debata polityczna na formalnym posiedzeniu Rady TTE w formacie energetycznym. To będzie pierwsza debata od czasu przedstawienia tych propozycji przez Komisję.

Przedstawiłem w dużych szczegółach stanowisko rządu na posiedzeniu w dniu 29 października, więc nie wiem, czy pan przewodniczący chce, żebym przedstawił jeszcze raz stanowiska do tych dwóch aktów?

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Nie, nie. Niekoniecznie. Jak pan minister uważa.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Adam Guibourgé-Czetwertyński:

W takim razie co do tych dwóch aktów na tym się zatrzymam. W sprawach różnych prezydencja ma przedstawić stan prac nad rozporządzeniem dotyczącym transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, czyli tak zwanym rozporządzeniem TEN-E. Do tego rozporządzenia uzgodniliśmy na posiedzeniu Rady TTE, Rady ds. Energii, 11 czerwca podejście ogólne Rady. Prezydencja prowadziła trilogi w oparciu o ten mandat, który był trudno osiągalnym kompromisem zabezpieczającym polskie interesy, ale prezydencji nie udało się zakończyć tych trilogów z PE i z Komisją. Przedstawi więc informacje na temat prowadzonych negocjacji w sprawie tego rozporządzenia.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu ministrowi za przedstawienie stanowiska. Otwieram dyskusję w tym punkcie naszego porządku obrad. Czy są państwo posłowie chętni do zabrania głosu? Nie widzę, nie słyszę. W związku z tym chciałbym zaproponować następującą konkluzje: stwierdzam, że **Komisja przyjęła do wiadomości informację o stanowisku, jakie**

Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii 2 grudnia 2021 r. w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach w trybie art. 11 ust. 1 ustawy. Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt II.

Przechodzimy do pkt III, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającego ogólny system preferencji taryfowych i uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012 (COM(2021) 579 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. W tym punkcie rząd reprezentuje pan minister Grzegorz Piechowiak, sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii Grzegorz Piechowiak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałbym państwu przedstawić informację dotyczącą stanowiska rządu polskiego do dokumentu UE: Wniosek dotyczący rozporządzenia PE i Rady wprowadzający ogólny system preferencji taryfowych i uchylający rozporządzenie PE i Rady. 22 września 2021 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek ustawodawczy dotyczący GSP, czyli nowego ogólnego systemu preferencji taryfowych UE na lata 2024–2034. Obecnie toczą się prace nad tekstem w grupie Komitetu Polityki Handlowej Rady ds. Ogólnego Systemu Preferencji Handlowych UE. Przyjęcie przez PE i Radę przewidywane jest na ostatni kwartał 2022 r. Nowe rozporządzenie będzie obowiązywać od 1 stycznia 2024 r. Obecny stan obowiązuje do dnia 31 grudnia 2023 r. Jeśli nie zostanie przyjęte nowe rozporządzenie, standardowy GSP i GSP+ przestaną obowiązywać z dniem 1 stycznia 2024 r. Przywóz z krajów rozwijających się w ramach standardowego GSP i GSP+ zostałby tym samym obciążony wyższymi cłami. Wniosek dotyczący nowego rozporządzenia w sprawie GSP ma na celu odnowienie systemu na kolejnych 10 lat.

Ogólny system preferencji taryfowych to jeden z kluczowych instrumentów handlowych UE mający na celu wspieranie krajów rozwijających się, integrację z gospodarką światową, walkę z ubóstwem oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju poprzez rozpowszechnianie podstawowych praw człowieka i praw pracowniczych, a także ochrony środowiska i dobrych rządów.

System GSP obejmuje trzy rozwiązania. Pierwsze to standardowy GSP, który jest skierowany do krajów o niskim dochodzie i krajów o niższym średnim dochodzie i zakłada obniżenie lub całkowite zniesienie należności celnych na dwie trzecie pozycji taryfowych UE. Drugie rozwiązanie do GSP+, czyli szczególne rozwiązanie motywacyjne dotyczące zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów, które obniża taryfy celne do 0%, zasadniczo dla tych samych pozycji taryfowych co standardowy GSP. Przyznaje się je narażonym na zagrożenia krajom o niskim dochodzie oraz krajom o niższym średnim dochodzie, które wdrażają 27 konwencji międzynarodowych dotyczących praw człowieka, praw pracowniczych oraz dobrych rządów. Trzecie rozwiązanie, czyli EBA, to szczególne ustalenie dotyczące krajów najsłabiej rozwiniętych, które zapewnia im bezcłowy, wolny od kontyngentów dostęp do rynku UE dla wszystkich produktów z wyjątkiem broni i amunicji.

Omawiany projekt nie zakłada znaczących zmian rozporządzenia. W sprawozdaniu oceny skutków i w badaniu uzupełniającym ujęto ogólną konkluzję, że należy pozostawić obecną strukturę systemu podzieloną na trzy rozwiązania: GSP, GSP+ oraz EBA. System GSP powinien zostać zmodyfikowany o kilka technicznych kwestii, które zwiększą jego wydajność i skuteczność. Polska popiera przedstawiony przez Komisję Europejską projekt rozporządzenia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Krzysztof Truskolaski. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja tylko pokrótce, bo pan minister dość dokładnie zreferował ten dokument, który zawiera propozycje nowego rozporządzenia PE i Rady

w sprawie ogólnego systemu preferencji taryfowych, w skrócie GSP. Wniosek ma na celu odnowienie na kolejnych 10 lat obowiązującego systemu działającego na podstawie rozporządzenia PE i Rady nr 978/2012. Tak jak mówił pan minister, w ramach GSP przyznaje preferencje handlowe krajom realizującym się w trzech rozwiązaniach. Ja już o tych trzech rozwiązaniach nie będę mówił.

Proponowane rozporządzenie będzie miało ograniczone skutki gospodarcze, gdyż Komisja Europejska proponuje utrzymanie najważniejszych aspektów rozporządzenia, które teraz funkcjonuje. Proponowane rozporządzenie PE i Rady w sprawie ogólnego systemu preferencji taryfowych ma na celu odnowienie na kolejne lata obowiązującego systemu i nie ma ono większych kontrowersji. Dziękuję bardzo,

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi za przedstawione sprawozdanie. Otwieram dyskusję w tym punkcie. Czy ktoś chce się wypowiedzieć? Zadać pytanie? Nie widzę. Nie słyszę. Wobec powyższego chciałbym zaproponować następująca konkluzję: stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu dokument o sygnaturze COM(2021) 579 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu**. Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt III.

Przechodzimy do pkt IV, czyli rozpatrzenia rozpatrzenie w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności (25 i 26 listopada 2021 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach. Rząd reprezentuje w tym punkcie również pan minister Grzegorz Piechowiak. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w MRiT Grzegorz Piechowiak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na wstępie chciałbym przeprosić za brak przekazania przed posiedzeniem Komisji ostatecznej wersji informacji o aktach legislacyjnych przewidzianych do rozpatrzenia Rady ds. Konkurencyjności w dniach 25 i 26 listopada. Informacja wymagała uzupełnienia o jeden aspekt techniczny, co zostało zauważone przez jeden z resortów w trybie konsultacji informacji przez Komitet do Spraw Europejskich zgłoszony w dniu wczorajszym późnym wieczorem. Z informacji, które w tej chwili uzyskałem Komitet do Spraw Europejskich właśnie przyjął tę informacje na posiedzeniu podczas trwania tej Komisji. Ostateczna wersja będzie państwu niezwłocznie dostarczona. Niezależnie od powyższego, chciałbym państwu przedstawić w syntetycznej formie stanowisko wobec aktów prawnych będących przedmiotem posiedzenia Rady, z zastrzeżeniem, że nie jest to stanowisko ostateczne, ponieważ instrukcja dla przedstawiciela Polski na posiedzenie Rady nie była jeszcze przedmiotem obrad Komisji Spraw Europejskich.

Wśród dokumentów przewidzianych do przyjęcia bez dyskusji, z tak zwanej listy A, nie ma dokumentów o charakterze ustawodawczym. W odniesieniu do obrad o charakterze ustawodawczym w części dotyczącej przemysłu i rynku wewnętrznego w dniu 25 listopada przewidziane jest przyjęcie podejścia ogólnego do dwóch projektów aktów legislacyjnych, składających się na pakiet usług cyfrowych. Są to: projekt rozporządzenia w sprawie jednolitego rynku usług cyfrowych, tak zwany Digital Services Act, oraz projekt rozporządzenia w sprawie kontestowalnych i uczciwych rynków w sektorze, tak zwany Digital Markets Act.

Rząd RP zamierza wyrazić poparcie dla przyjęcia podejścia ogólnego Rady w stosunku do obu projektów. W toku negocjacji w projektach wprowadzonych zostało wiele zmian uwzględniających wytyczne w przyjętych przez Komisję do Spraw Unii Europejskiej stanowiskach rządu do obu projektów rozporządzeń. Akt o usługach cyfrowych, czyli DSA, jest kluczową legislacją w obszarze cyfrowym. Stworzy podstawy dla funkcjonowania usług świadczonych przez dostawców, usług pośrednich, dzięki którym możliwy jest dostęp do treści towarów i usług. DSA ma na celu poprawę funkcjonowania jednolitego rynku cyfrowego przez harmonizację prawa i zapewnienie skutecznego nadzoru nad dostawcami usług pośrednich, w tym tymi działającymi transgranicznie, zwiększenie

bezpieczeństwa i ochronę wolności wypowiedzi w internecie, zwiększenie przejrzystości działania platform internetowych oraz zagwarantowanie odpowiedzialnego działania bardzo dużych platform internetowych w celu ograniczenia ryzyka wynikającego z korzystania z ich usług.

DSA będzie określać obowiązki dostawców usług pośrednich, między innymi w celu zapewnienia skuteczniejszej eliminacji treści nielegalnych oraz lepszej ochrony praw odbiorców usługi. Z drugiej strony DSA określi granice odpowiedzialności tych dostawców za transmisje i przechowywanie treści. W trakcie prac nad DSA Polsce w szczególności zależało na zagwarantowaniu, że rozporządzenie nie doprowadzi do nadmiernego blokowania treści, które nie mają charakteru bezprawnego, a prawa użytkowników platform internetowych będą należycie chronione. W tym zakresie wprowadzona została możliwość wydawania przez władze krajowe przywracania treści, które zostały błędnie usunięte lub zablokowane. Wzmocnione zostały także rozwiązania chroniące wolność wypowiedzi i prawa użytkowników. Doprecyzowane zostały także zapisy w zakresie jurysdykcji sądowej. W związku z bardzo szybkim tempem negocjacji oraz zmianami wprowadzonymi do projektu do ostatniej chwili negocjacji Polska zamierza również oświadczenie wskazujące na istotne elementy, które powinny zostać wzięte pod uwagę w trakcie dalszych negocjacji w ramach trilogu. W oświadczeniu Polska zaznaczy, że DSA musi przede wszystkim gwarantować ochronę prawa do wolności wypowiedzi i informacji. Trwają prace nad ostatecznym tekstem oświadczenia. Celem aktu o rynkach cyfrowych, czyli DMA, jest uregulowanie działalności dostawców usług, z których na co dzień korzystają małe i średnie przedsiębiorstwa, oferując za ich pośrednictwem swoje produkty i usługi. DMA ma na celu zapobieganie stosowania przez dostawców nieuczciwych praktyk i wzmacnianie konkurencyjności na jednolitym rynku europejskim. DMA będzie miało zastosowanie wyłącznie do największych dostawców, którzy zostaną zidentyfikowani jako strażnicy dostępu zgodnie z kryteriami określonymi w projekcie. Platformy spełniające te kryteria będą musiały wypełniać obowiązki wskazane w DMA poprzez wdrożenie mechanizmów zapobiegających nieuczciwym praktykom. DMA dotyczyć będzie między innymi usług obejmujących usługi pośrednictwa internetowego, takie jak platformy sprzedażowe i sklepy z aplikacjami, wyszukiwarki internetowe czy serwisy społecznościowe.

Większość postulatów polskich zgłaszanych w trakcie prac na forum grupy roboczej zostało wziętych pod uwagę. Główne kwestie, które zdaniem Polski wymagały poprawy i doprecyzowania, dotyczyły zbyt małej roli państw członkowskich w wyznaczaniu strażników dostępu, wprowadzania zmian do list obowiązków, okresowych ocen aktualnej listy strażników dostępu i stosowanych przez nich praktyk, braku wystarczającego uregulowania dialogu regulacyjnego pomiędzy Komisją a strażnikami dostępu oraz zbyt szerokiego zakresu aktów delegowanych. W toku negocjacji wyżej wymienione zagadnienia zostały poprawione zgodnie z postulatami Polski. Między innymi zwiększono rolę państw członkowskich w procesie egzekwowania DNA poprzez zapewnienie możliwości prowadzenia dochodzenia przez odpowiednie organy krajowe, którego wynik ma zostać przekazany do Komisji przy zachowaniu wyłącznych uprawnień do egzekwowania zapisów rozporządzenia przez Komisję.

W części „sprawy różne” prezydencja przedstawi informację na temat stanu prac w zakresie klimatycznego pakietu legislacyjnego „Gotowi na 55”. Większość projektów aktów legislacyjnych składających się na pakiet była już przedmiotem obrad Komisji. Prezydencja przedstawi również raport z postępów prac w zakresie projektu dyrektywy w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju, projektu dyrektywy w sprawie kredytów konsumenckich, projektu rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów oraz projektu rozporządzenia w sprawie produktów maszynowych. Wyżej wymienione projekty stanowią rewizję już istniejących przepisów, odpowiadając na potrzebę dostosowania ich do zmieniających się wymagań rynku. Prace toczą się w grupach roboczych Rady, a Polska popiera ogólny kierunek zmian wprowadzanych przez wyżej wymienione projekty legislacyjne. W pozostałych częściach Rady ds. Konkurencyjności nie przewidziano omówienia żadnych projektów aktów ustawodawczych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu ministrowi za przedstawienie stanowiska. Otwieram dyskusję. Czy są chętni do zabrania głosu? Nie widzę, nie słyszę. W związku z powyższym chciałbym zaproponować następującą konkluzję: stwierdzam, że **Komisja wysłuchała informacji o stanowisku, jakie rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności 25 i 26 listopada 2021 r.** Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie tego punktu, pkt IV.

Przechodzimy do pkt V, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/53/UE w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych (COM(2021) 547 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd reprezentuje pan minister Adam Andruszkiewicz. Witamy serdecznie, panie ministrze. Sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Adam Andruszkiewicz:

Bardzo serdecznie dziękuję, szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dnia 23 września 2021 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek legislacyjny zmieniający dyrektywę 2014/53/UE w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych, tzw. dyrektywa RED. Projektowany akt ma na celu wprowadzenie rozwiązań, które umożliwią stosowanie wspólnych ładowarek do telefonów komórkowych i innych podobnych urządzeń. Nowymi przepisami zostaną objęte mobilne telefony komórkowe, tablety, aparaty cyfrowe, słuchawki nagłowne, zestawy słuchawkowe, przenośne konsolety do gier komputerowych, przenośne głośniki. Jest to zamknięty katalog urządzeń. Kluczowymi zmianami są: wprowadzenie zharmonizowanego gniazda ładowania urządzeń elektronicznych poprzez wskazanie wprost w nowym załączniku do dyrektywy wymogu, aby urządzenie wyposażone było w popularne obecnie gniazdo USB typu C. Będzie to jednolite uniwersalne gniazdo. Wprowadzenie zharmonizowanej technologii szybkiego ładowania poprzez wymóg stosowania ujednoliconego protokołu komunikacyjnego w zakresie ładowania, rozdzielenie sprzedaży ładowarki od sprzedaży urządzenia elektronicznego. Konsumenci będą mogli kupić nowe urządzenie elektroniczne bez nowej ładowarki. Wprowadzenie dodatkowych obowiązków informacyjnych względem konsumentów, obowiązek producentów dostarczenia informacji o wydajności ładowania, w tym informacji o mocy ładowania poprzez urządzenie i ewentualnym obsługiwaniu szybkiego ładowania. Warto przy tym wskazać, że omawiane wymogi dotyczą jedynie ładowania przewodowego. Komisja bowiem uznała, że na obecnym etapie przedwczesne jest nakładanie szczegółowych wymogów względem rozwiązań dotyczących ładowania bezprzewodowego, które są mniej popularne niż ładowania przewodowe. Komisja Europejska zapewniła sobie jednak możliwość przyjęcia w przyszłości aktu delegowanego, którym zmieni dyrektywę RED i wprowadzi wymogi dla takiego typu ładowania.

W drodze aktu delegowanego Komisja będzie mogła również zmienić dyrektywę, dodając nowe kategorie urządzeń i wskazując nowe standardy ładowania przewodowego, o ile będzie to uzasadnione zachodzącymi zmianami w technologii ładowania oraz potrzebą zapewnienia minimalnego wspólnego poziomu interoperacyjności między urządzeniami radiowymi i urządzeniami ładującymi. Co istotne, ujednolicone standardy ładowania pomogą zapobiec nieuzasadnionemu ograniczeniu prędkości ładowania przez różnych producentów i zapewnią taką samą prędkość ładowania przy użyciu dowolnej kompatybilnej ładowarki do urządzenia. Zaproponowane w projekcie w dyrektywie zmiany pozwolą konsumentom na ładowanie swoich urządzeń na tę samą ładowarkę USB C, niezależnie od marki urządzenia, bez konieczności dokupowania nowej ładowarki.

Ze względu na oczekiwane korzyści, jakie niesie ze sobą projektowany akt, zapewnienie interoperacyjności między urządzeniami i zapobieganie fragmentaryzacji rozwiązań technologicznych w zakresie ładowania, a przez to zapewnienie oszczędności dla konsumentów i ograniczenie ilości elektroodpadów, w stanowisku rządu przyjętym przez Komitet

do Spraw Unii Europejskiej dnia 7 października br. pozytywnie oceniamy cel projektowanego aktu. Zauważamy jednocześnie kilka kwestii, które wymagałyby omówienia podczas prac w grupie roboczej rady i które zostały następnie wyjaśnione przez Komisje Europejską. W tym względzie należy wymienić wybór formy aktu. W opinii rządu RP bardziej zasadna byłaby forma rozporządzenia ze względu na to, że proponowane zmiany zawierają wymogi techniczne, odwołują się do norm, a zatem rozporządzenie, które ma skutek bezpośredni, stosowane byłoby w sposób jednolity we wszystkich państwach członkowskich, bez konieczności wdrażania do krajowego porządku prawnego.

Strona polska wnioskowała również o wyjaśnienie kwestii wyboru katalogu urządzeń objętych aktem i możliwością jego rozszerzania na inne klasy i kategorie urządzeń, w tym komputerów przenośnych. Komisja podczas prac w grupie roboczej Rady wskazała już, że urządzenia nieobjęte katalogiem wymagają ładowarek o większej mocy, na przykład w przypadku laptopów, spełnienia dodatkowych wymagań, na przykład dotyczących wilgotności lub w ich przypadku nie występuje fragmentaryzacja rynku pod względem technologii ładowania.

Kwestią, którą podniesiono, była również wątpliwość odnośnie do wpływu rozdzielania sprzedaży urządzenia od ładowarki na ceny ładowarek w związku ze spodziewanym zmniejszeniem ilości urządzeń ładujących na rynku. Komisja Europejska wyjaśniła, że nie widzi zagrożenia dla zwiększenia kosztów po stronie konsumentów. Nawet w sytuacji, gdy jednostkowa cena za ładowarkę wzrośnie, to ze względu na możliwość używania jednej ładowarki do wielu urządzeń, spodziewane są finalne oszczędności po stronie konsumentów.

Podniesiono również kwestię konieczności zapewnienia spójności przepisów dotyczących budowy urządzeń radiowych, czyli projektowanej dyrektywy, i przepisów dotyczących wymogów dla ładowarek. Należy bowiem zaznaczyć, że wprowadzenie uniwersalnej ładowarki wymaga dokonania zmian również w rozporządzeniu Komisji ustanawiającym wymogi dyrektywy 2009/125/WE ustanawiającej ogólną zasadę ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla produktów związanych z energią. Komisja planuje przegląd rozporządzenia. Konieczne jest zatem zsynchronizowanie prac nad tymi projektami.

Pomimo powyżej wskazanych uwag i wątpliwości, rząd RP uznał, że projektowany akt przyniesie korzyści dla konsumentów oraz dla środowiska. Projektowany akt nakłada nowe obowiązki na producentów telefonów komórkowych i innych podobnych urządzeń, przez co będzie wymagał przeorganizowania sposobu konstruowania tych urządzeń, zwłaszcza w przypadku tych urządzeń, które obecnie korzystają z innych rozwiązań technologicznych niż te zaproponowane w projekcie. Jednakże ze względu na to, że te nowe wymagania będą miały zastosowanie jedynie do niektórych kategorii klas urządzeń, a nie wszystkich urządzeń radiowych objętych dyrektywą 2014/53/UE nie jest spodziewany znaczny wzrost kosztów po stronie producentów urządzeń. Należy przy tym wskazać, że strona rządowa nie otrzymała żadnych zastrzeżeń od sektora prywatnego w odniesieniu do projektowanego aktu. Biorąc zatem pod uwagę możliwe korzyści, jakie pociągnie za sobą projektowany akt, uważamy, że należy go poprzeć. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu ministrowi za przedstawione stanowisko. Posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Sławomir Nitras, ale ponieważ nie ma pana posła, jest na sali plenarnej, bierze udział w dyskusji, to w jego imieniu głos zabierze pan poseł Krzysztof Truskolaski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. W imieniu pana posła Sławomira Nitrasa chciałbym przedstawić opinię. Projektowane rozwiązanie ma na celu doprowadzenie do pełnej interoperacyjności ładowarek przewodowych do telefonów komórkowych i innych podobnych urządzeń używanych na terenie UE, co ma zapewnić oszczędność dla konsumentów oraz ochronę środowiska przez ograniczenie produkcji oraz ilości elektroodpadów. Zdaniem posła Nitrasa, ale również moim zdaniem, jest to bardzo dobre rozwiązanie, które powinno być jak najszybciej wdrożone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi za zabranie głosu. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby się w tej sprawie wypowiedzieć? W sprawie tego dokumentu. Nie widzę, nie słyszę. Wobec powyższego chciałbym zaproponować następującą konkluzję: Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu dokument o sygnaturze COM(2021) 547 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt V.

Pomału zbliżamy się do końca. Przystępujemy do pkt VI, czyli do spraw bieżących. Chciałbym poinformować Wysoką Komisję, że kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się w dniu jutrzejszym o godzinie 12.50. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos w tym temacie? Bardzo proszę, pan poseł Kacper Płażyński.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

W sprawach bieżących, nie w kwestii terminu posiedzenia.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

W sprawach bieżących.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, koledzy i koleżanki z Komisji do Spraw Unii Europejskiej, został na wasze skrzynki wysłany mejl od pani doktor Karoliny Borońskiej-Hryniewieckiej. To jest pani doktor, która gościła też na jednym posiedzeniu podkomisji do spraw Konferencji o przyszłości Europy. Jest polskim naukowcem, który wraz z dwoma naukowcami z Sorbony dokonuje analizy polityk parlamentów UE wobec UE. Do siedmiu parlamentów UE rozesłała ankietę z pytaniami o rolę parlamentów narodowych – między innymi do polskiego Sejmu. W związku z tym, chcąc wesprzeć naszą rodaczkę w jej badaniach naukowych, zachęcam państwa, abyście tę ankietę wypełnili. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Sekundę. Pan poseł Bolesław Piecha i później pan poseł Wałęsa.

Poseł Bolesław Piecha (PiS):

Chciałem tylko zapytać, bo przeglądałem tę ankietę, ale to było skierowane do europosłów, a nie do posłów parlamentu.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Dziękuję panu posłowi. Pan poseł Wałęsa.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, to jest do posłów. Nie zwróciłem na to uwagi, panie pośle, ale to jest na pewno do siedmiu parlamentów, między innymi do polskich parlamentarzystów.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Mam pytanie, czy to już zostało wysłane, bo nie przypominam sobie takiego mejla.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, wedle deklaracji pani doktor zostało wysłane do wszystkich członków Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Jeszcze nie zostało wysłane? Bo dzisiaj też miało zostać wysłane, tak pani doktor mi mówiła.

Wicedyrektor Biura Spraw Międzynarodowych Kancelarii Sejmu Adam Dudzic:

Przepraszam. Adam Dudzic. Na prośbę pani doktor, sprawdzałem u kilku posłów i na ten moment nie ma w skrzynkach, czyli może jest jakiś problem techniczny, trafiło gdzieś do spamu. Od poniedziałku jeszcze nic nie wpłynęło. Jestem w kontakcie z panią doktor.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

A, to przepraszam za wprowadzenie w błąd. Być może nie zwróciłem uwagi. Miałem korespondencję z panią doktor, w której tę ankietę już wcześniej dostałem, w związku z czym nie mam pełnej wiedzy. Ale taka ankieta na pewno zostanie wysłana do państwa.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Czyli czekamy na korespondencję. Jeszcze pani poseł przewodnicząca, pani Pomaska.

Poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Ja w tej sprawie, bo akurat mam tę ankietę, więc przynajmniej wyślę do posłów z Koalicji Obywatelskiej. Może póki co, roześlemy w ramach klubowych, bo mamy takie grupy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Polak (PiS):

Dobrze. Dziękuję pani przewodniczącej. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos w sprawach bieżących? Nie widzę, nie słyszę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt VI.

Informuję, że porządek dzienny został wyczerpany. Protokół z dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do przejrzenia w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim za udział.